

日本国特許庁  
JAPAN PATENT OFFICE

29.06.2004

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日  
Date of Application: 2003年 7月 1日

出願番号  
Application Number: 特願2003-189209  
[ST. 10/C]: [JP2003-189209]

出願人  
Applicant(s): ヤマハ発動機株式会社

REC'D 19 AUG 2004

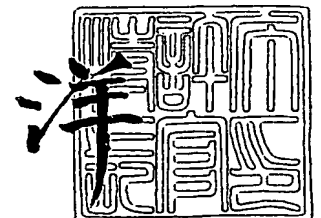
WIPO PCT

PRIORITY DOCUMENT  
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH  
RULE 17.1(a) OR (b)

2004年 8月 5日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

小川



【書類名】 特許願

【整理番号】 PY51135JP0

【提出日】 平成15年 7月 1日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B62J 9/00

【発明者】

    【住所又は居所】 静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地 ヤマハ発動機株式会社  
    内

    【氏名】 岩永 定

【特許出願人】

    【識別番号】 000010076

    【氏名又は名称】 ヤマハ発動機株式会社

    【代表者】 長谷川 至

【代理人】

    【識別番号】 100087619

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 下市 努

【手数料の表示】

    【予納台帳番号】 028543

    【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

    【物件名】 明細書 1

    【物件名】 図面 1

    【物件名】 要約書 1

    【包括委任状番号】 9102523

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 自動二輪車のロック装置収納構造

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 車体フレームと、該車体フレームにより上下揺動自在に枢支され後輪を軸支するリヤアームとの間にクッションユニットを該リアアームの枢支部と後輪の前縁との間に位置するよう介在させた自動二輪車の車輪をロックするロック装置を収納するための構造において、上記ロック装置を、U字状のロックアームと該ロックアームの左、右アーム部の先端間を閉塞するロック本体とを備えたものとし、上記ロックアームを、これの左、右アーム部が上記クッションユニットの上部の両側に位置するように配置したことを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【請求項 2】 請求項 1 において、上記ロックアームは、車両前後方向に向けて、かつ上記左、右アーム部が上記クッションユニットの車幅方向左、右側に位置するように配置されていることを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【請求項 3】 請求項 2 において、上記クッションユニットは、車幅方向中心から車幅方向一侧に偏位させて配置されており、上記ロックアームは、前下りでかつ一侧のアーム部が他側のアーム部より低所に位置するように傾斜させて配置されていることを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【請求項 4】 請求項 1 ないし 3 の何れかにおいて、上記ロック本体は、上記クッションユニットとロックアームの屈曲部との間に配置されていることを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【請求項 5】 請求項 1 ないし 4 の何れかにおいて、上記後輪の上方にはマッドガードが配設され、該マッドガードの上面に上記ロックアーム及びロック本体を収納する収納部が形成されていることを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【請求項 6】 請求項 5 において、上記マッドガードの収納部とシートの下側方を覆うサイドカバーとの間に上記クッションユニットの上部に臨む空隙が形成されており、該空隙に挿入した工具により上記クッションユニットのばね特性

調整機構を調整可能となっていることを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【請求項 7】 請求項 1 ないし 6 の何れかにおいて、タンデムライダー用シートの下側にはマフラが配置されており、該マフラと上記クッションユニットとの間の部位に上記ロックアームが配置されていることを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【請求項 8】 請求項 5 ないし 7 の何れかにおいて、上記マッドガードの収納部には、上記マフラからの熱を遮蔽する遮蔽部が一体形成されていることを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【請求項 9】 請求項 1 ないし 8 の何れかにおいて、左、右のシートレールを連結するクロス部材により上記クッションユニットの上端部が支持されており、該クロス部材の下側に上記左、右アーム部材が位置するように上記ロックアームが配置されていることを特徴とする自動二輪車のロック装置収納構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、自動二輪車のロック装置収納構造に関する。

【0002】

【従来の技術】

自動二輪車においては、駐車時の盗難防止を図る観点から、車輪をロックするロック装置を車体フレームに常備することが多くなっている。この種のロック装置としては、例えば U 字状のロックアームと該ロックアームの先端間を閉塞するロック本体とを備えたものが一般的である。

【0003】

このようなロック装置を車体に収納する場合には、キーにより開閉可能に構成されたシート下方に収納するのが望ましい。このため、上記ロック装置を、例えばシート下方のリヤフェンダの上面に収納したり、あるいはシート下方の左、右のシートレールの間に収納したりする場合がある（例えば、特許文献 1，2 参照）。

## 【0004】

## 【特許文献1】

特開平7-329847号公報

## 【0005】

## 【特許文献2】

特開平9-58548号公報

## 【0006】

## 【発明が解決しようとする課題】

ところが、上述のようにロック装置を単にシート下方に配置しただけでは、その配置位置の如何によっては、シート高が高くなって足着き性が悪化したり、あるいはシートクッションの肉厚が薄くなって座り心地が悪化したりするという懸念がある。

## 【0007】

ここで、ロック装置をシート下方のできるだけ低い位置に収納することにより、足着き性、座り心地の両方を確保することが考えられる。しかしながら、ロック装置をシート下方の低い位置に配置するとなると、リヤクッションユニット等の車体構成部品に干渉し易くなり、収納スペースを確保できない場合がある。

## 【0008】

本発明は、上記従来状況に鑑みてなされたもので、シート下方にロック装置を収納する場合に、足着き性及び座り心地を両立でき、かつ車体構成部品に干渉することなく収納スペースを確保できる自動二輪車のロック装置収納構造を提供することを目的としている。

## 【0009】

## 【課題を解決するための手段】

請求項1の発明は、車体フレームと、該車体フレームにより上下揺動自在に枢支され後輪を軸支するリヤアームとの間にクッションユニットを該リヤアームの枢支部と後輪の前縁との間に位置するよう介在させた自動二輪車の車輪をロックするロック装置を収納するための構造において、上記ロック装置を、U字状のロックアームと該ロックアームの左、右アーム部の先端間を閉塞するロック本体と

を備えたものとし、上記ロックアームを、これの左、右アーム部が上記クッションユニットの上部の両側に位置するように配置したことを特徴としている。

【0010】

請求項2の発明は、請求項1において、上記ロックアームは、車両前後方向に向けて、かつ上記左、右アーム部が上記クッションユニットの車幅方向左、右側方に位置するように配置されていることを特徴としている。

【0011】

請求項3の発明は、請求項2において、上記クッションユニットは、車幅方向中心から車幅方向一侧に偏位させて配置されており、上記ロックアームは、前下りでかつ一侧のアーム部が他側のアーム部より低所に位置するように傾斜させて配置されていることを特徴としている。

【0012】

請求項4の発明は、請求項1ないし3の何れかにおいて、上記ロック本体は、上記クッションユニットとロックアームの屈曲部との間に配置されていることを特徴としている。

【0013】

請求項5の発明は、請求項1ないし4の何れかにおいて、上記後輪の上方にはマッドガードが配設され、該マッドガードの上面に上記ロックアーム及びロック本体を収納する収納部が形成されていることを特徴としている。

【0014】

請求項6の発明は、請求項5において、上記マッドガードの収納部とシートの下側方を覆うサイドカバーとの間に上記クッションユニットの上部に臨む空隙が形成されており、該空隙に挿入した工具により上記クッションユニットのばね特性調整機構を調整可能となっていることを特徴としている。

【0015】

請求項7の発明は、請求項1ないし6の何れかにおいて、タンデムライダー用シートの下側にはマフラが配置されており、該マフラと上記クッションユニットとの間の部位に上記ロックアームが配置されていることを特徴としている。

【0016】

請求項 8 の発明は、請求項 5 ないし 7 の何れかにおいて、上記マッドガードの収納部には、上記マフラからの熱を遮蔽する遮蔽部が一体形成されていることを特徴としている。

#### 【0017】

請求項 9 の発明は、請求項 1 ないし 8 の何れかにおいて、左、右のシートレールを連結するクロス部材により上記クッションユニットの上端部が支持されており、該クロス部材の下側に上記左、右アーム部材が位置するように上記ロックアームが配置されていることを特徴としている。

#### 【0018】

##### 【発明の作用効果】

請求項 1 の発明に係るロック装置収納構造によれば、ロックアームを、この左、右アーム部がクッションユニットの上部の両側に位置するように収納したので、シート下方の低い位置に、かつクッションユニットに干渉することなくロックアームを効率良く収納することができる。これによりシート高を高くしたり、シートクッションの肉厚を薄くしたりすることなくロック装置を収納でき、足着き性、座り心地の両方を確保することができる。

#### 【0019】

請求項 2 の発明では、ロックアームを車両前後方向に向けるとともに、左、右アーム部がクッションユニットの車幅方向左、右側方に位置するように配置したので、ロックアームをシート下方の狭いスペースにコンパクトに収納することができる。

#### 【0020】

請求項 3 の発明では、ロックアームを前下がりに配置したので、後輪との干渉を防止しつつロックアームの出し入れを容易に行なうことができる。またクッションユニットの偏位側に位置する一側のアーム部を他側のアーム部より低所に位置するように傾斜させたので、クッションユニットとの干渉を回避しつつロックアームの車幅方向における収納寸法を小さくできる。

#### 【0021】

請求項 4 の発明では、ロック本体をクッションユニットとロックアームの屈曲

部との間に配置したので、ロックアーム内の空きスペースを有効利用してロック本体を収納できる。

#### 【0022】

請求項5の発明では、後輪の上方に配設されたマッドガードの上面に収納部を形成したので、既存のマッドガードを有効利用して収納部を形成することができ、別途収納部を形成する場合に比べて部品点数の増加を防止できる。

#### 【0023】

請求項6の発明では、マッドガードの収納部とサイドカバーとの間にクッションユニットのばね特性調整機構を調整する空隙を形成したので、ばね特性の調整作業を部品を取り外したりすることなく容易に行なうことができる。

#### 【0024】

請求項7の発明では、タンデムライダー用シートの下側にマフラを配置し、該マフラとクッションユニットとの間にロックアームを配置したので、いわゆるアップマフラタイプの車両にロックアームを収納する場合の収納スペースを確保できるとともに、マフラからの熱害を回避することができ、ひいては足着き性及び座り心地を両立させることができる。

#### 【0025】

請求項8の発明では、マッドガードの収納部にマフラからの排気熱を遮蔽する遮熱部を一体形成したので、部品点数を増やすことなく、マフラからの熱害を確実に回避することができる。

#### 【0026】

請求項9の発明では、左、右のシートレールを連結するとともにクッションユニットの上端部が支持されているクロス部材の下側にロックアームの左、右アーム部を配置したので、クッションユニットの上端部を支持するために生じているスペースを有効利用してロックアームを配置することができる。

#### 【0027】

#### 【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施の形態を添付図面に基づいて説明する。

#### 【0028】



図 1 ないし図 12 は、本発明の一実施形態による自動二輪車のロック装置収納構造を説明するための図であり、図 1 は自動二輪車の側面図、図 2、図 3 はリヤアーム周りの平面図、側面図、図 4、図 5 はロック装置の収納構造の平面図、側面図、図 6、図 7、図 8 はマッドガードの平面図、正面図、側面図、図 9～図 12 はそれぞれ図 8 の IX-IX 線断面図、X-X 線断面図、XI-XI 線断面図、XII-XII 線断面図である。なお、本実施形態でいう前後、左右とはシートに着座した状態で見た前後、左右を意味する。

#### 【0029】

図において、1 は自動二輪車を示しており、これの車体フレーム 2 は、不図示のヘッドパイプから車両後方に斜め下方に延びる左、右一対のタンクレール 4、4 の後端に略垂直下方に延びるリヤアームブラケット 5、5 を一体形成するとともに、左、右のタンクレール 4 の後端に形成された三角形状のブラケット部 4a に車両後方に斜め上向きに延びる左、右シートレール 6、6 をボルト締め固定し、さらに左、右のリヤアームブラケット 5、5 の上部と左、右のシートレール 6、6 の後端部とを前下がり傾斜するバックステー 7、7 で連結した概略構造を有している。

#### 【0030】

上記左、右のタンクレール 4 の下部には 4 サイクル並列 4 気筒エンジン 8 が搭載され、上部には燃料タンク 9 が搭載され、さらに燃料タンク 9 の後側の上記左、右のシートレール 6、6 の上部にはシート 10 が搭載されている。このシートは、前部シート部 10a とこれより高所に位置するタンデムライダー用の後部シート部 10b とを有し、底板 20 にクッション部材 21 を配設し、該クッション部材 21 の表面を表皮 22 で覆った構造となっている。

#### 【0031】

上記車体フレーム 2 の前端にはヘッドパイプにより枢支されたフロントフォーク 11 が配設されており、該フロントフォーク 11 の上端には操向ハンドル 12 が固定され、下端には前輪 13 が軸支されている。

#### 【0032】

上記左、右のリヤアームブラケット 5、5 によりリヤアーム 14 がピボット軸

15により上下揺動自在に枢支されており、このリヤアーム14の後端部には後輪16が軸支されている。このリヤアーム14の左、右リヤアーム部14a, 14aはクロス部材17により連結されている。また上記後輪16の上方はリヤフェンダ18により覆われており、該リヤフェンダ18は後輪16と共に上下揺動可能にリヤアーム14に取付け固定されている。なお、8aはエンジン8の出力軸8bに固着された駆動スプロケットであり、23は後輪16に固着された従動スプロケットであり、両スプロケット8a, 23はチェーン24で連結されている(図1, 図3参照)。

#### 【0033】

また上記後輪16の前上方のリヤフェンダ18の前側には樹脂製のマッドガード19が配設されている。このマッドガード19は、主に前部シート部10aの下方に位置するように配設されており、上記後輪16により撥ね上げられた泥水がシート10の底面に付着するのを防止するためのものである。

#### 【0034】

上記左、右のシートレール6, 6の前端部間は角筒状のクロスマンバ25により、後部間は板金製のクロスマンバ26によりそれぞれ連結されている。前側のクロメンバ25に取付け固定されたブラケット27に上記シート10は前端のフック部20aを差し込むことにより支持されている。また上記後部のクロメンバ26にはシート10をロックするロック機構(不図示)が取付けられている。このロック機構にはケーブルを介在させてキーシリンダ28(図1参照)が連結され、キー操作を行なうことによりシート10のロックが解除されるようになっている。

#### 【0035】

上記シートレール6の前側のクロスマンバ25とリヤアーム14のクロス部材17との間にはクッションユニット30が介在されており、該クッションユニット30の上ボス部30aはクロスマンバ25の下面に固着されたブラケット25aに連結され、下ボス部30bはクロス部材17に連結されている。このクッションユニット30は、ダンパ31の外周にコイルスプリング32を装着し、該ダンパ31の上端部にばね特性調整機構(不図示)を配置した構造となっている。

## 【0036】

上記クッションユニット30は、平面で見て、車両の幅方向中心線Cより車幅方向左側に偏位させて配置されており、側方から見て、リヤアーム14の枢支部であるピボット軸15と後輪16の前縁の間に位置するように配置されている。

## 【0037】

上記エンジン8の前壁の不図示の排気ポートには4本の排気管35が接続されている。この各排気管35は排気ポートから下方に延びた後、エンジン8の下方を後方に回り込んで合流部35aにて1つに合流しており、該合流部35aから1本の合流管35bとなってリヤアームブラケット5の後側に沿って、かつリヤアーム14の間を通過して上方延びている。さらに合流管35bはリヤアームブラケット5の上端付近から右側のシートレール6の内側に沿って後方に延びている。そして合流管35bの後端にはマフラ36が接続されている。このマフラ36は、後部シート部10bの下側に配置されている。

## 【0038】

上記車体フレーム2には、前輪13又は後輪16をロックするロック装置40が収納されている。このロック装置40は、U字状のロックアーム41と、該ロックアーム41の左、右アーム部41a、41bの先端部間を閉塞するロック本体42とを備えている。ロックアーム41をホイールに装着し、ロック本体42を左、右アーム部41a、41bに係合させることにより車輪をロックする。また該ロックの解除は、ロック本体42にキー（不図示）を差し込んで行なうようになっている。

## 【0039】

そして上記マッドガード19の上面には上記ロック装置40を収納する収納部19aが一体形成されている。この収納部19aは上向きに開口する概ね矩形箱状の本体部45と、該本体部45から上記クッションユニット30の上端部を挟んで左、右側方に位置するように前方に延びる左、右の脚部46、47とを備えている。

## 【0040】

上記本体部45の後端縁には取付けフランジ45aが、左、右外縁部には取付

け片 45b, 45c がそれぞれ形成されている。この取付けフランジ 45a は上記後部のクロスメンバ 26 にボルト締め固定され、左側の取付け片 45b はバックステー 7 に、右側の取付け片 45c は前側のクロスメンバ 25 にそれぞれブラケット等を介してボルト締め固定されている。

#### 【0041】

上記本体部 45 の左側壁部 45d には上述のキーシリンダ 28 装着用シリンダ装着孔 45e が形成されている。このシリンダ装着孔 45e を含む左側壁部 45d の一部は、図 1 及び図 8 に示すように、上記シート 10 の左、右下側方を覆うように配設されたサイドカバー 48 の下縁と、バックステー 7 の上縁との間から外方に露出しており、該露出部分にはシボ加工による模様が形成されている。

#### 【0042】

上記左側の脚部 46 の前側部には段落ち部 46a が形成されており、該段落ち部 46a により上記サイドカバー 48 の下縁と脚部 46 との間には空隙 A が形成されている（図 1, 図 8 参照）。この空隙 A は上記クッションユニット 30 のばね特性調整機構に臨む部分に位置しており、該空隙 A から工具等を挿入してクッションユニット 30 のばね特性を調整できるようになっている。

#### 【0043】

上記本体部 45 の右縁部には遮蔽部 49 が一体に膨出形成されており、この遮蔽部 49 は合流管 35b の下流端部の内側を覆っている。また上記右側の脚部 47 には作業用凹部 47a が切り欠いて形成されており、該作業用凹部 47a はクッションユニット 30 の上ボス部 30a に臨む部分に位置している。この凹部 47a から工具を挿入して組立ラインでのクッションユニット 30 の取付け、あるいはメンテナンス等が行なえるようになっている。

#### 【0044】

上記本体部 45 の底部には左、右一対の係合フック部 45f, 45f 及び 45g, 45g が 2 組起立させて形成されている。この左、右の係合フック 45f, 45f 及び 45g, 45g に固定バンド 50, 51 を架け渡して係合させることにより、ロックアーム 41 及びロック本体 42 を固定するようになっている（図 4 参照）。

## 【0045】

上記収納部19aは、車両側方から見ると、全体が前下がりに形成されており、かつ左側脚部46が右側脚部47より低所に位置するように傾斜した構造となっている。また上記右側の脚部47の底部には下方に膨出するR状の逃げ凹部47bが形成されている（図8，図12参照）。これにより収納部19aに対してロックアーム41を角度を持たせた状態で挿入可能となっている。

## 【0046】

上記本体部45にはロックアーム41の屈曲部41cが載置される載置部45h及びロック本体42が載置される載置部45iが形成されており、該載置部45iは左、右アーム部41a，41bと屈曲部41cにより囲まれた部位に形成されている。また上記左、右の脚部46，47にはそれぞれ左、右アーム部41a，41bが載置される溝状の載置部46d，47dが形成されている。

## 【0047】

ロック装置40を収納するには、キーをキーシリンダ28に挿入してシート10のロックを解除し、該シート10を開く。ロックアーム41をこれの左、右アーム部41a，41bが前方を向くように後方から前下がりに差し入れ、該左、右のアーム部41a，41bをそれぞれ左、右の脚部46，47内に挿入するとともに、屈曲部41cを本体部45内に載置し、ロック本体42を本体部45内に載置する。次に、左、右の係合フック45f，45f及び45g，45gに固定バンド50，51を架け渡して係合させ、これによりロックアーム41及びロック本体42を固定する。

## 【0048】

この収納状態で見ると、ロックアーム41は、左、右アーム部41a，41bがクッションユニット30を挟んだ左、右側方に位置するように車両前後方向に向けて配置され、かつ前下りで左アーム部41aが右アーム部41bより低所に位置するように傾斜させて配置されている。また上記ロックアーム41は、上記クッションユニット30とマフラ36との間に配置されており、かつ左、右のシートレール6及びクロスメンバ25の下側に位置するように配置されている。

## 【0049】

またロック本体 42 はロックアーム 41 の左、右アーム部 41 a, 41 b と屈曲部 41 c とで囲まれた部位に配置されている。

#### 【0050】

このように本実施形態の収納構造によれば、ロックアーム 41 を、これの左、右アーム部 41 a, 41 b が車両前後方を向くように配置するとともに、クッションユニット 30 を挟んだ左、右側方に位置するように配置したので、前部シート部 10 a 下方の車両前側の低い位置に、かつクッションユニット 30 に干渉することなくロックアーム 41 を効率良く収納することができる。これによりシート 10 高を高くしたり、シートクッション 21 の肉厚を薄くしたりすることなくロック装置 40 を収納することができ、足着き性及び座り心地の両方を確保することができる。

#### 【0051】

本実施形態では、上記ロックアーム 41 を前下がりに配置したので、後輪 16 との干渉を防止しつつロックアーム 41 の出し入れを容易に行なうことができる。また上記クッションユニット 30 の偏位側に位置する左アーム部 41 a を右アーム部 41 b より低所に位置するように傾斜させたので、クッションユニット 30 との干渉を回避しつつ収納部 19 a の車幅方向寸法を小さくできる。

#### 【0052】

本実施形態では、上記ロック本体 42 をロックアーム 41 の左、右アーム部 41 a, 41 b と屈曲部 41 c との間に配置したので、左、右アーム部 41 a, 41 b の間の空きスペースを有効利用してロック本体 42 を収納できる。

#### 【0053】

本実施形態では、上記後輪 16 の前上方に配設されたマッドガード 19 の上面にロックアーム 41 及びロック本体 42 を収納する収納部 19 a を形成したので、既存のマッドガード 19 を有効利用して収納部 19 a を形成することができ、別途収納部を形成する場合に比べて部品点数の増加を防止できる。

#### 【0054】

上記収納部 19 a の左側脚部 46 に段付き部 46 a を形成し、これにより左側脚部 46 とサイドカバー 48 の下縁との間にクッションユニット 30 のばね特性

調整機構を調整する空隙Aを形成したので、ばね特性の調整作業を部品を取り外したりすることなく容易に行なうことができる。

#### 【0055】

本実施形態では、後部シート部10bの下側にマフラ36を配置し、該マフラ36とクッションユニット30との間にロックアーム41を配置したので、いわゆるアップマフラタイプの自動二輪車1にロックアーム41を収納する場合の収納スペースを確保できるとともに、マフラ36からの熱害を回避することができる、ひいては足着き性及び座り心地を両立させることができる。

#### 【0056】

上記収納部19aにマフラ36からの排気熱を遮蔽する遮熱部49を一体形成したので、部品点数を増やすことなく、排気管35からの熱害を確実に回避することができる。

#### 【0057】

本実施形態では、上記左、右のシートレール6, 6を連結するクロスメンバ25の下側にロックアーム41を配置したので、クッションユニット30の上端を支持するために生じているスペースを有効利用してロックアーム41を配置することができる。

#### 【0058】

なお、上記実施形態では、ロックアーム41を左、右アーム部41a, 41bがクッションユニット30の左、右側方に位置するように収納したが、本発明では、ロックアームを左、右アーム部がクッションユニットの車両前、後方に位置するように、つまり車幅方向に出し入れ可能に収納してもよい。

#### 【図面の簡単な説明】

##### 【図1】

本発明の一実施形態によるロック装置が配設された自動二輪車の側面図である。

##### 【図2】

上記自動二輪車のリヤアーム周りの平面図である。

##### 【図3】

上記リヤアーム周りの側面図である。

【図 4】

上記ロック装置の収納構造の平面図である。

【図 5】

上記ロック装置の収納構造の側面図である。

【図 6】

上記ロック装置が収納されたマッドガードの平面図である。

【図 7】

上記マッドガードの正面図である。

【図 8】

上記マッドガードの側面図である。

【図 9】

上記マッドガードの断面背面図（図 8 の IX-IX 線断面図）である。

【図 10】

上記マッドガードの断面背面図（図 8 の X-X 線断面図）である。

【図 11】

上記マッドガードの断面背面図（図 8 の XI-XI 線断面図）である。

【図 12】

上記マッドガードの断面正面図（図 8 の XII-XII 線断面図）である。

【符号の説明】

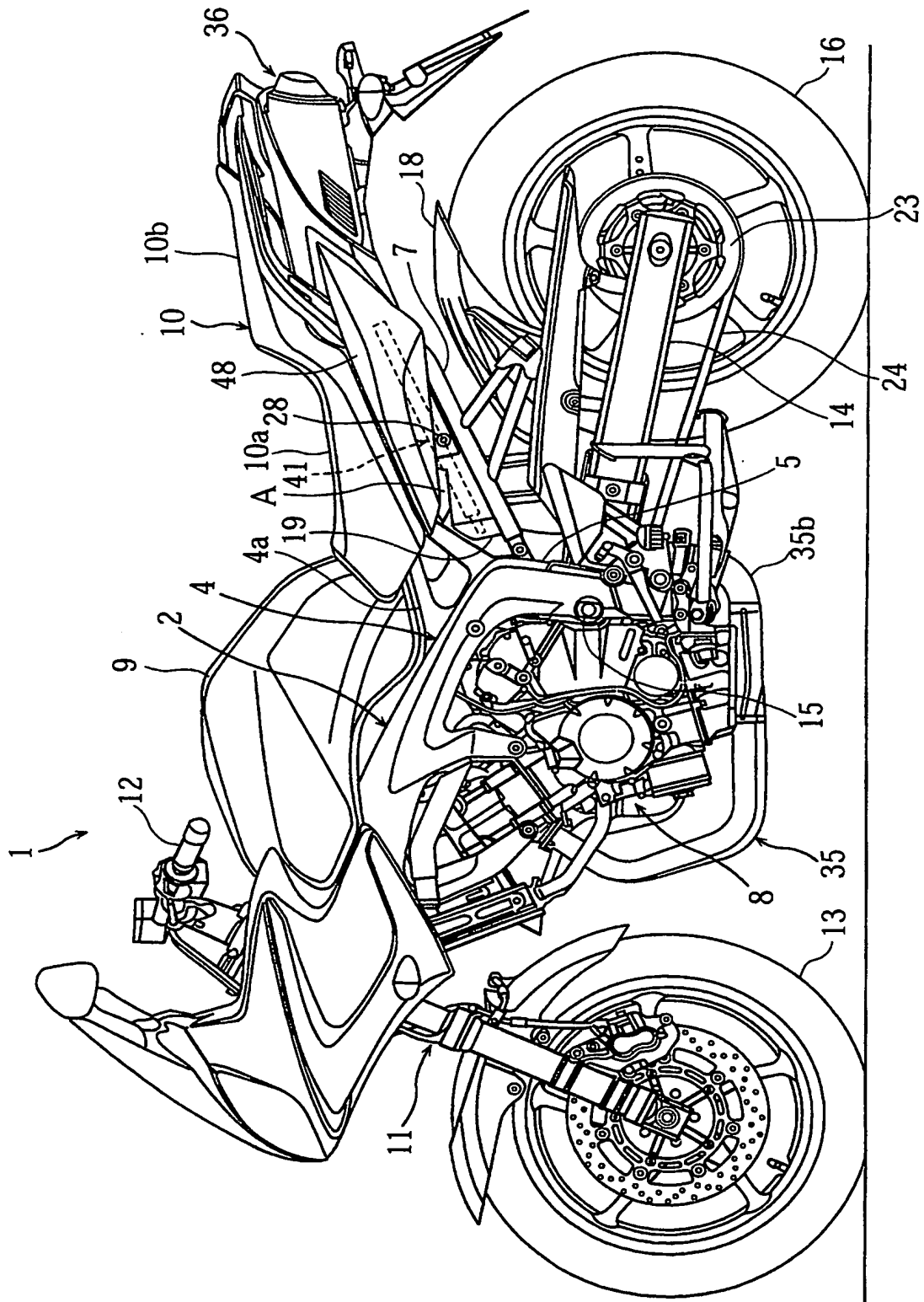
- |     |                      |
|-----|----------------------|
| 1   | 自動二輪車                |
| 2   | 車体フレーム               |
| 6   | シートレール               |
| 7   | バックステー               |
| 10  | シート                  |
| 10b | 後部シート部（タンデムライダー用シート） |
| 14  | リヤアーム                |
| 15  | ピボット軸（枢支部）           |
| 16  | 後輪                   |



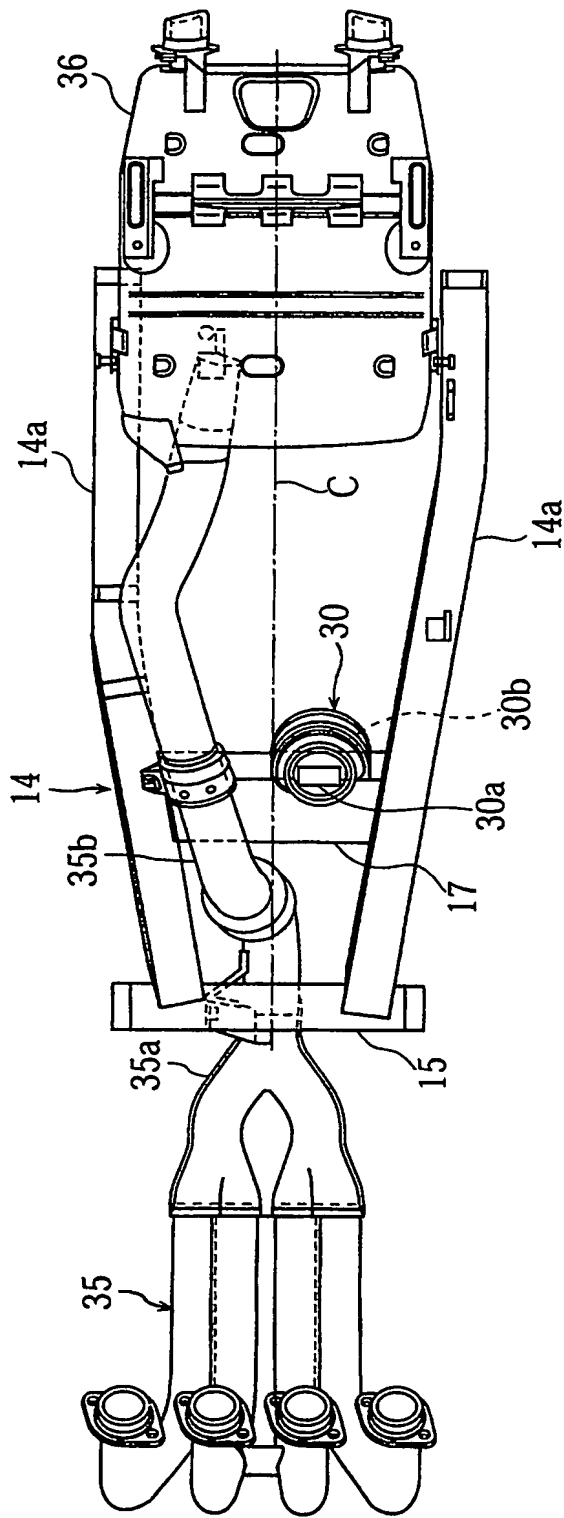
- 1 8      リヤフェンダ
- 1 9      マッドガード
- 1 9 a    収納部
- 2 5      クロスメンバ（クロス部材）
- 3 0      クッションユニット
- 3 6      マフラ
- 4 0      ロック装置
- 4 1      ロックアーム
- 4 1 a    左アーム部
- 4 1 b    右アーム部
- 4 1 c    屈曲部
- 4 2      ロック本体
- 4 8      サイドカバー
- 4 9      遮蔽部

【書類名】 図面

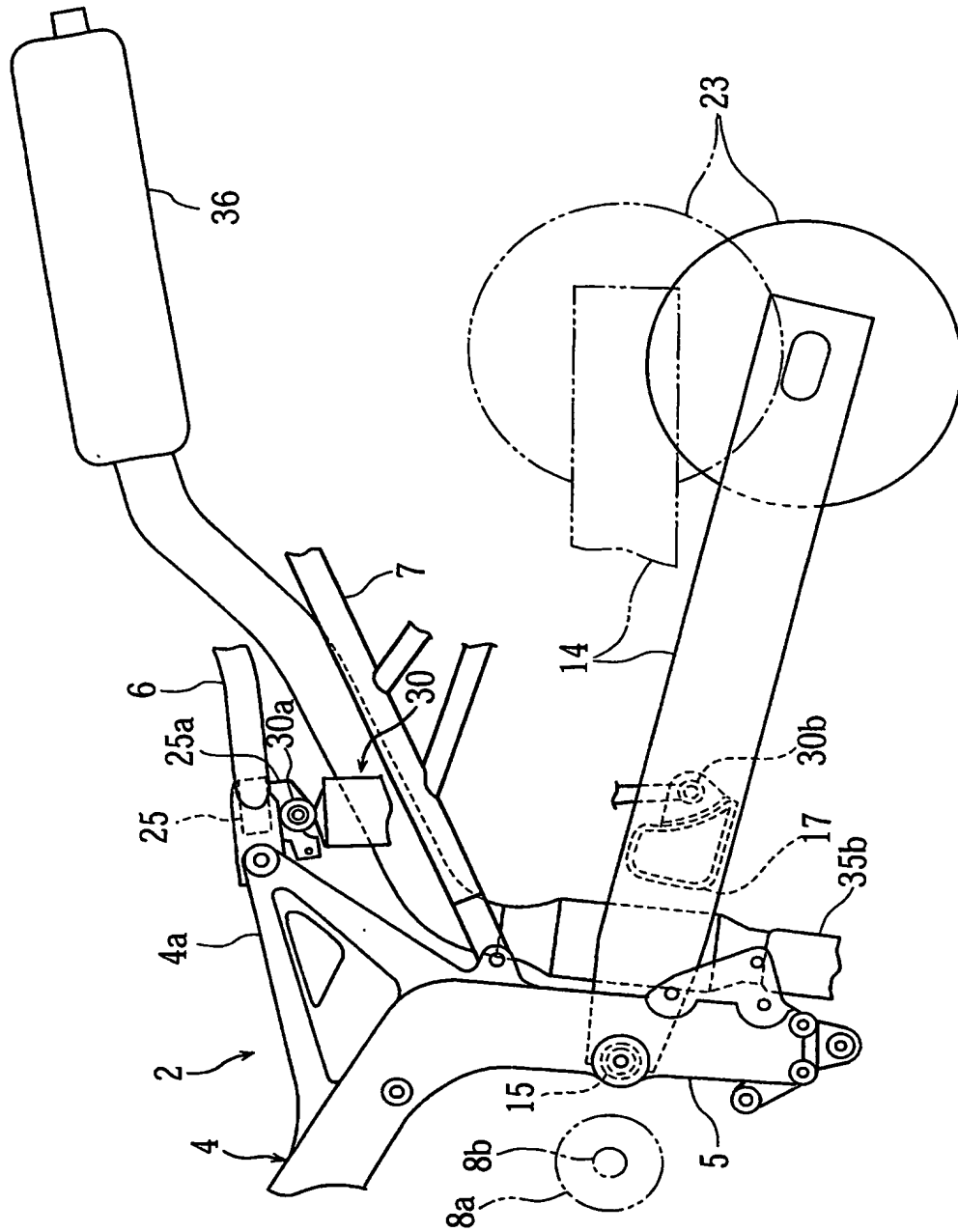
【図 1】



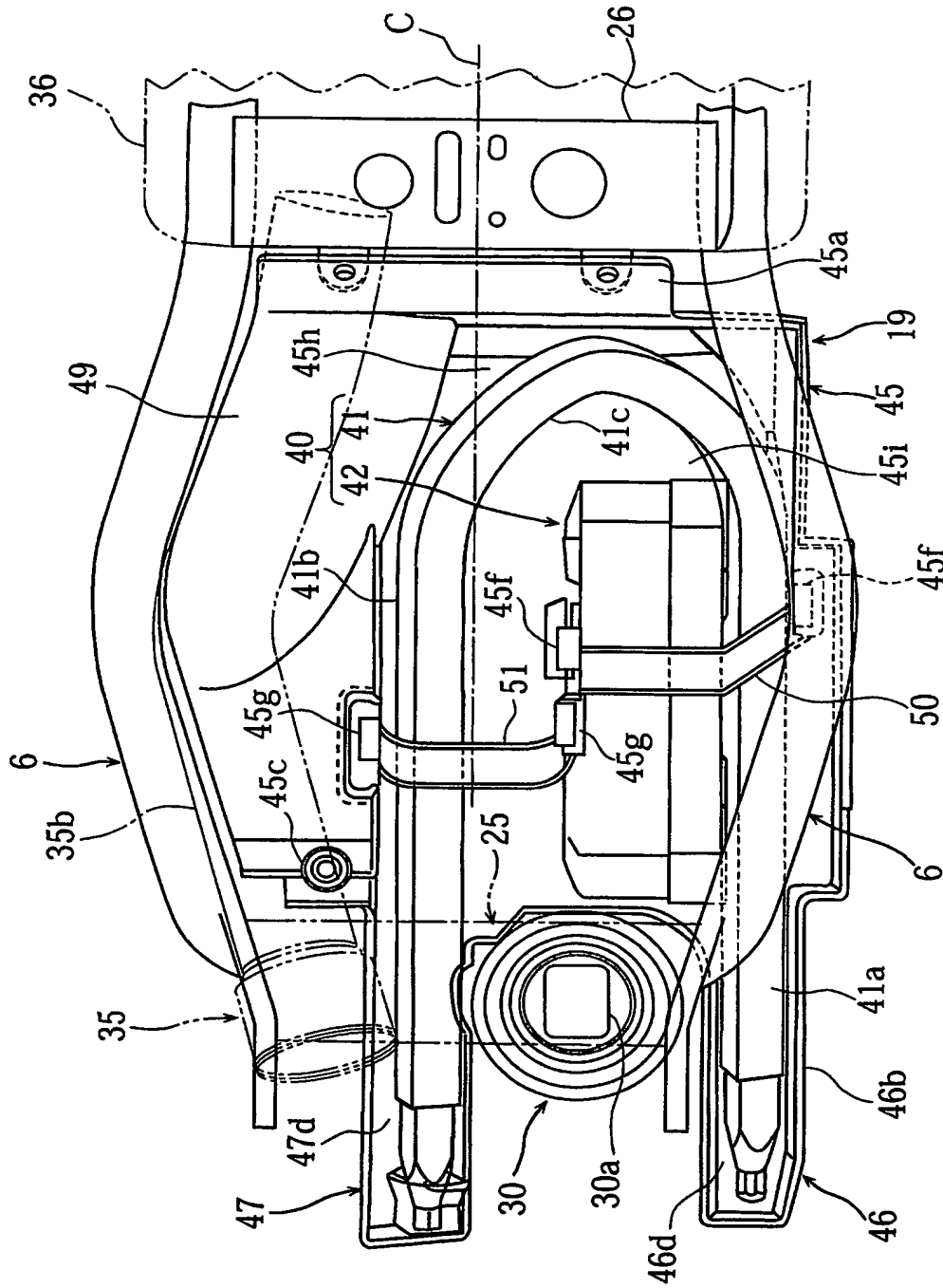
【図 2】



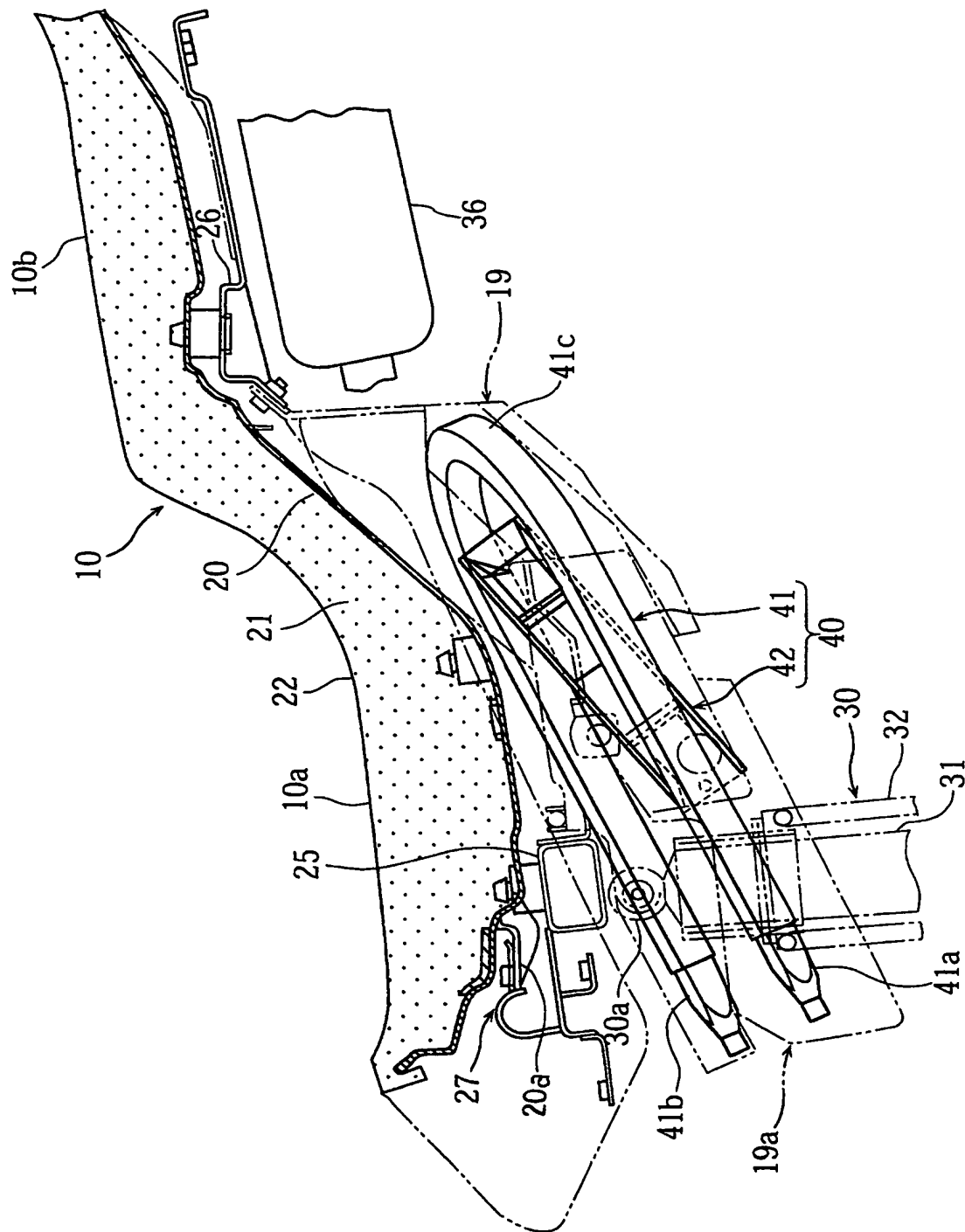
【図 3】



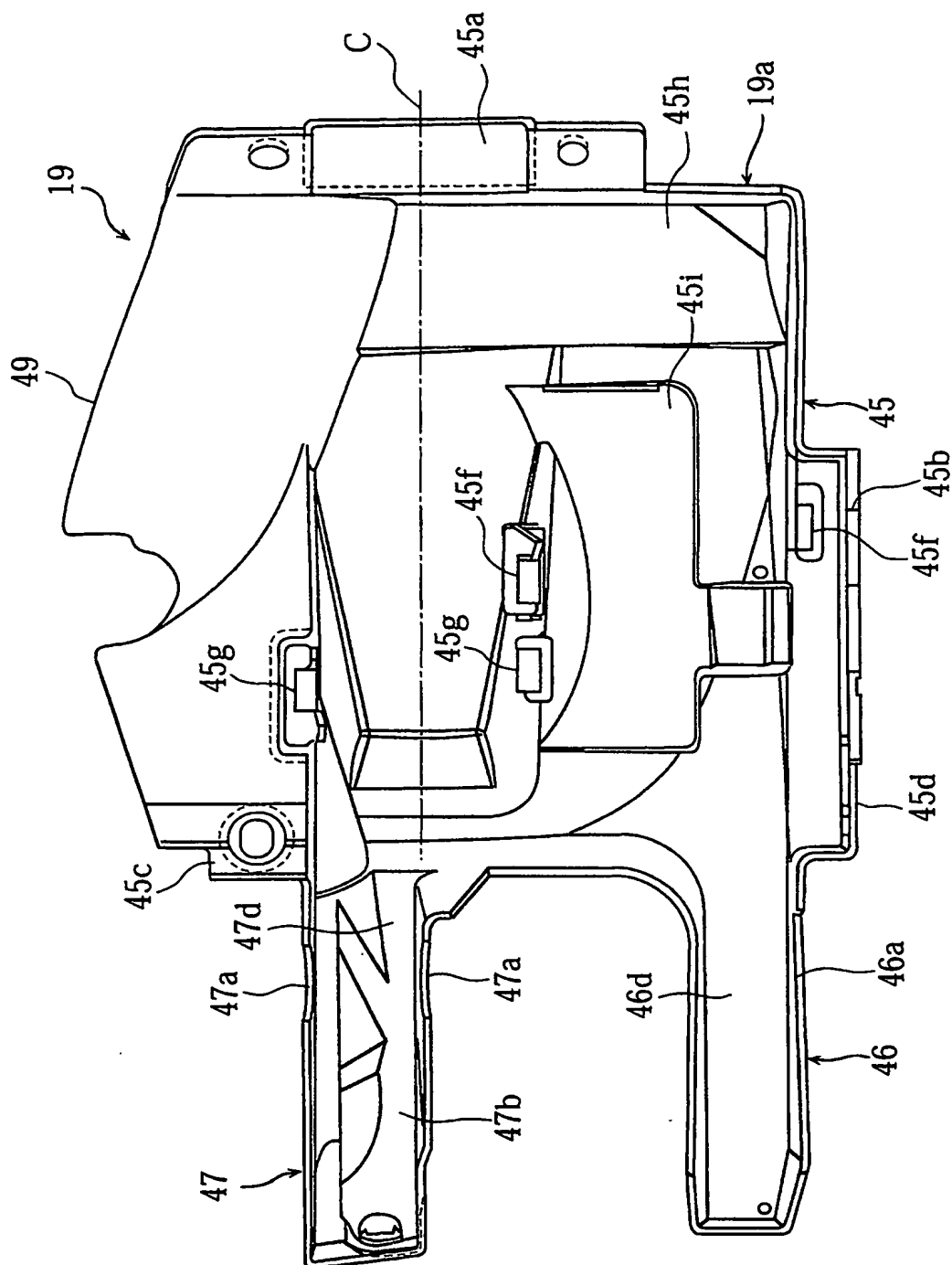
【図 4】



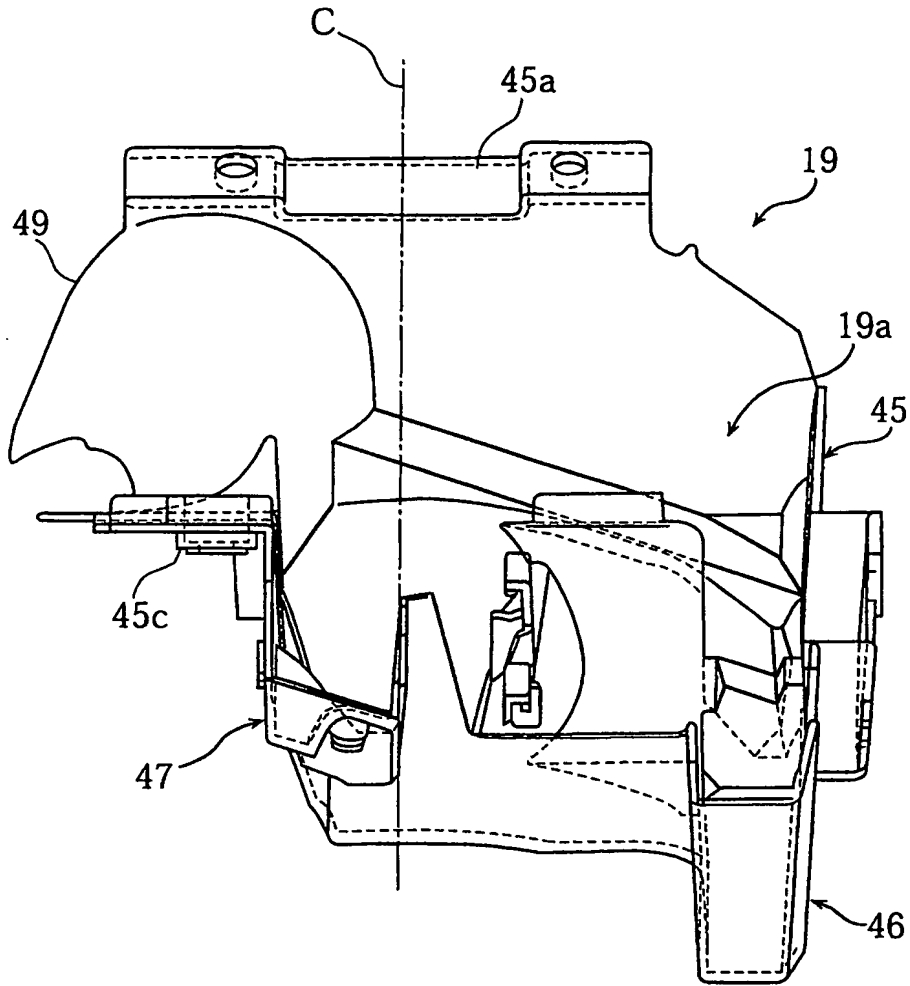
【図 5】



【図 6】

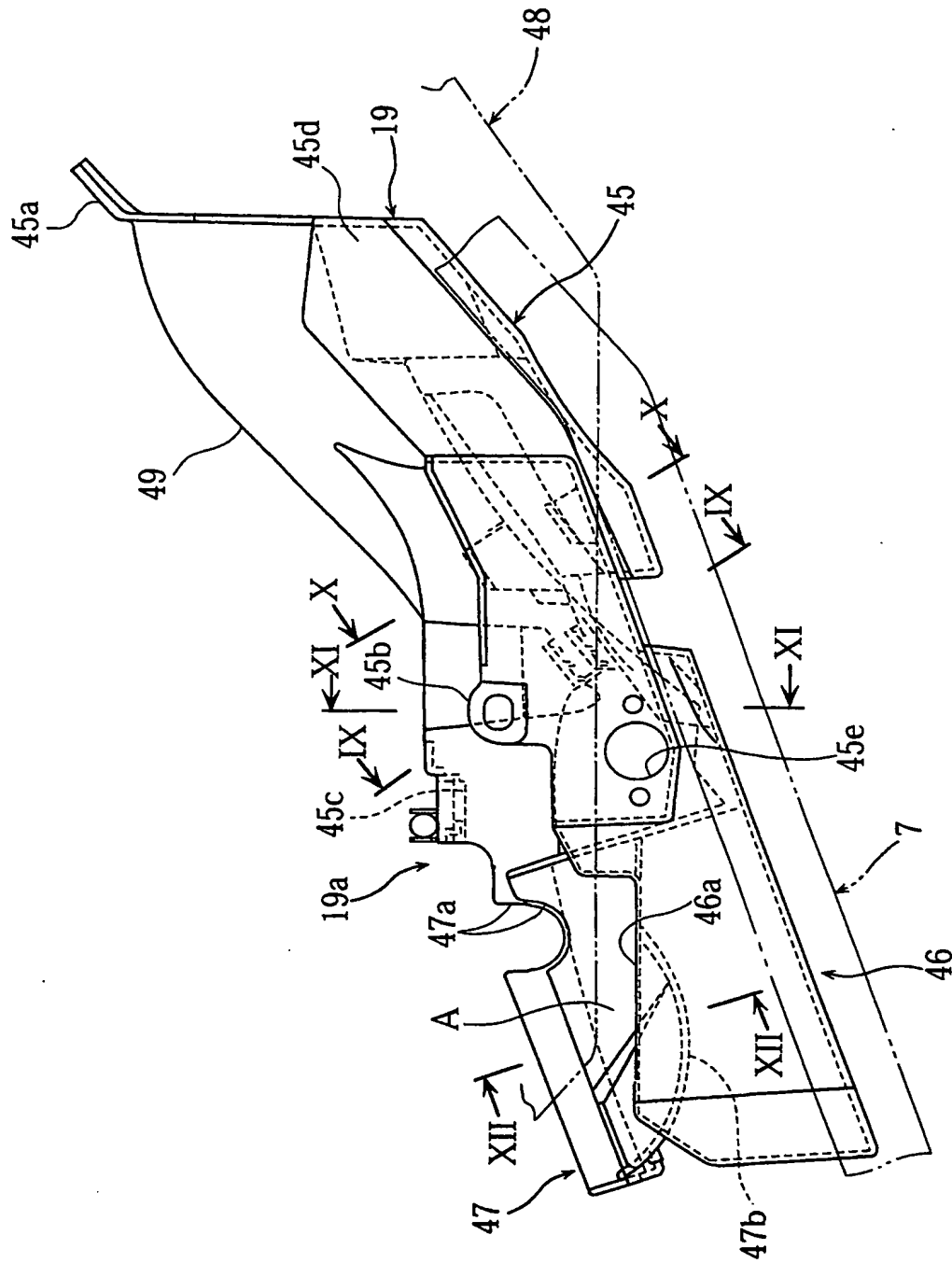


【図 7】

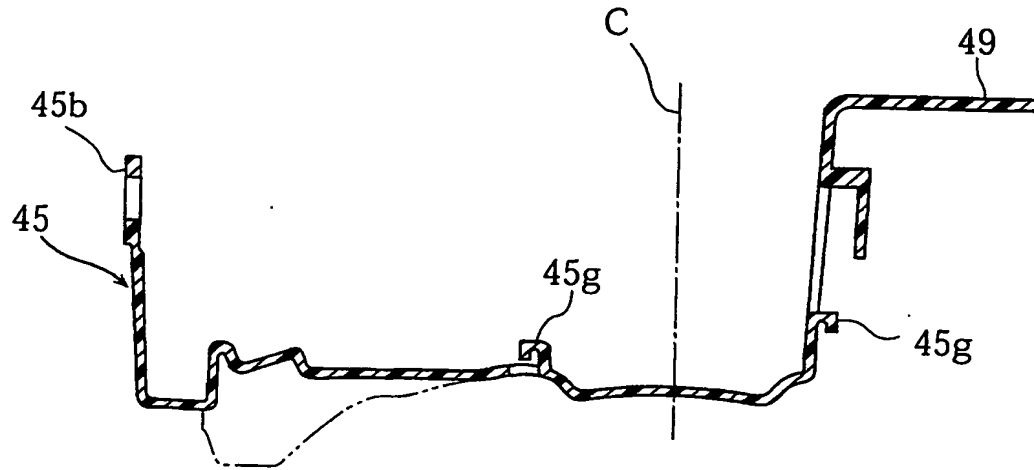




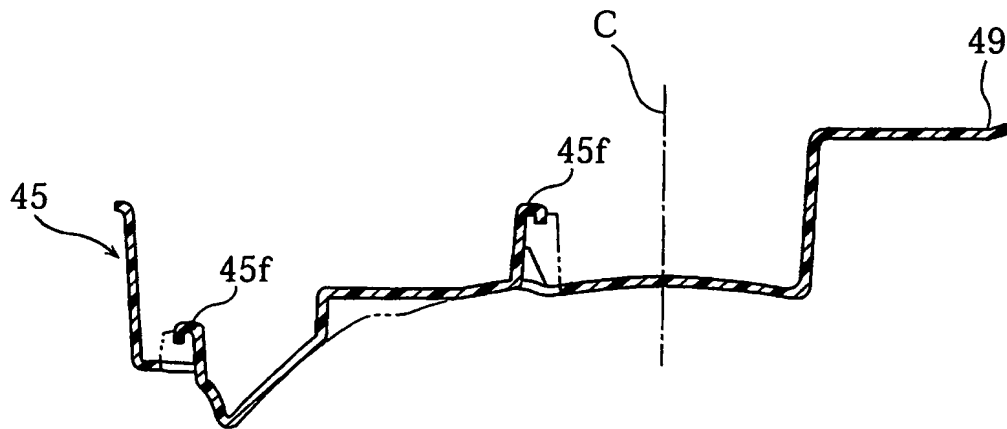
【図 8】



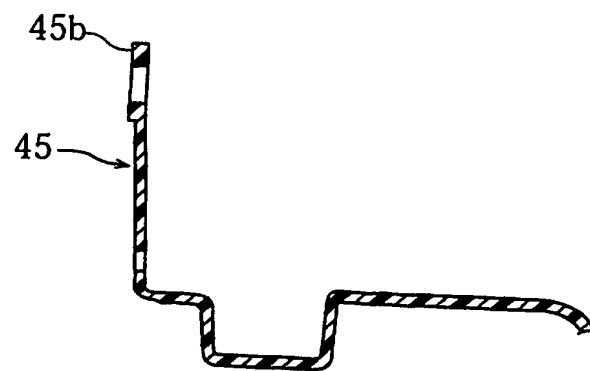
【図 9】



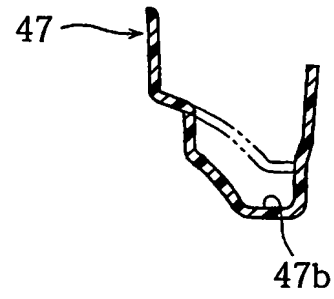
【図 10】



【図 11】



【図 12】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 シート下方にロック装置を収納する場合の、足着き性及び座り心地を両立でき、かつクッションユニット等の車体構成部品に干渉することなく収納スペースを確保できる自動二輪車のロック装置収納構造を提供する。

【解決手段】 自動二輪車のロック装置収納構造において、ロック装置 4 0 を、U 字状のロックアーム 4 1 と該ロックアーム 4 1 の左、右アーム部 4 1 a, 4 1 b の先端間を閉塞するロック本体 4 2 とを備えたものとし、上記ロックアーム 4 1 をこれの左、右アーム部 4 1 a, 4 1 b がクッションユニット 3 0 を挟んだ車幅方向左、右側方に位置するように収納する。

【選択図】 図 5

特願 2 0 0 3 - 1 8 9 2 0 9

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[ 0 0 0 0 1 0 0 7 6 ]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 2 9 日

[変更理由]

新規登録

住 所

静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地

氏 名

ヤマハ発動機株式会社